

Rok 1913.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 1. października 1913.

Treść: (№ 209—212.) 209. Dokument koncesyjny na wązkotorową kolej lokalną z Meksnitz do St. Erhard. — 210. Obwieszczenie, którym zmienia się postanowienia obwieszczenia Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 7. września 1909, dotyczącego przeniesienia Najwyższej koncesji na kolej lokalną od stacji Hustopec do miasta Hustopeca. — 211. Rozporządzenie, dotyczące upoważnienia c. k. Urzędów celnych głównych w Scharnitz i Ehrlwald do ekspedyowania żywych roślin. — 212. Rozporządzenie, dotyczące zniesienia zakazu wywozu koni.

209.

Dokument koncesyjny z dnia 19. września 1913 na wązkotorową kolej lokalną z Meksnitz do St. Erhard.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami firmie: Przedsiębiorstwo budowlane E. Cze-
czowiczka i syn w Wiedniu żądaną koncesję na
budowę i utrzymywanie w ruchu wązkotorowej elek-
trycznej kolej lokalnej z stacji Meksnitz na linii c. k.
uprzyw. Spółki Kolei południowej Wiedeń—Tryest
do St. Erhard, a to w myśl postanowień ustawy
o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września
1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia
8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami
i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyjna-
ryuszka z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do
XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p.
Nr. 149.

§ 2.

Koncesyjnyuszka ma obowiązek ukończenia
budowy koncesyjowanej kolej żelaznej najpóźniej
w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego,
oddania gotowej kolej na użytek publiczny i utrzy-
mywania jej w ruchu bez przerwy przez cały czas
trwania koncesji.

Jako rękojmie dorzymania powyższego ter-
minu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej
zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesyjnyuszka na żądanie c. k. Rządu odpowiednią
kaucję w papierach wartościowych, nadających się
do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedorzymania powyższego zobowiąz-
ania można uznać kaucję tą za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyjowanej kolej
żelaznej nadaje się koncesyjnyuszce prawo wy-
właszczenia podług przepisów ustawowych, w tej
mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyjona-
ryuszce także co do ewentualnej budowy tych
kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. Rząd
uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesyjowanej kolei i ruchu na niej stosować się winna koncesyjaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesiach na kolejce żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, których wydano w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdocześnie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajobrazu i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmii, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncessyjaryuszka jest obowiązana przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uszczelnianiu większych transportów wojskowych, oraz do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w postawie leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncessyjaryuszki mocy obowiązującej od

dnia otwarcia ruchu na koncesyjowanej kolei. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncessyjaryuszki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędowiec poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncessyjaryuszce tylko o tyle, o ile dopłonięcie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem ludowy, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncessyjaryuszka jest obowiązana uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajobrazu w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncessyjaryuszce powierzać ruchu na koncesyjowanej kolei osobom trzecim, wyjawszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesyjowanej kolei i utrzymywania go przez resztę czasu trwania koncesji na rachunek koncessyjaryuszki.

W takim przypadku winna koncessyjaryuszka zwracać c. k. Rządowi koszt, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontraktie ruchu, który zawrze się z koncessyjaryuszką.

§ 8.

Koncessyjaryuszka jest obowiązana postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszy na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do Zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncessyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasę pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncessyjaryuszkę przynajmniej takie same zobowiązania, jak wspomniany Zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncessyjaryuszka lub przedsiębiorstwo w jej miejscowości

wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w Zakładzie emerytalnym związków austriackich kolej lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stadej funkcjonariuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcjonariuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut ewentualnie utworzonej kasy pensyjnej oraz wszelkie jego zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

§ 9.

Nadaje się koncesjonariuszce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariuszki.

Statuty spółki oraz formularze akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Tekst skrytu dłużnego, wydać się mającego w celu zaciągnięcia zabezpieczonej w księdze kolejowej pożyczki, nie rozłożonej na częściowe zapisy dłużu, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej wraz z nabyciem parku wozowego i wyposażeniem rezerwy kapitałowej, która oznaczy c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i rzeczywistej straty na kursie, wynikiej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać w kapitał żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po ukończeniu kolej miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą naliczycie wykazane.

Gdy kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierzonego przez c. k. Rząd.

§ 10.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolej po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawi w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wyplacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci się go z dochodów. Do pozostały reszty doliczy się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszyskie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przecietych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesjonariuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy

rocznej, których się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez c. k. Rząd, po cztery od sta oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyjuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia w każdym czasie zamiast koncesyjuszki do spłacenia z własnych funduszy pożyczek, zaciągniętych celem uzyskania pieniędzy na koncesyjowane koleje, w kwocie wiszczącej jeszcze w chwili wykupna jako nieumorzona według zatwierzonego planu umorzenia; w tym wypadku należy zmniejszyć przypadającą do zapłaty rentę wykupna o zapotrzebowanie na oprocentowanie i umorzenie wspomnianego kapitału pożyczkowego oraz w dany razie o odpowiadającą zapotrzebowaniu temu kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciennego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyjuszce w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równującego się zdyskontowanej według stopy po pięć od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyjowanej niniejszej kolei, wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zaledwaniem jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, tudzież jej używanie, a to z wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także

tabor wozowy, zapasy materiałów, zapasy kasowe, kolej dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjuszki i przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie zaczyna się;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby poczawszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjuszka jest obowiązana postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Poczawszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolej na rachunek

państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku do chwili wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadają ma samo za wszelkie należycie obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyjuszka jest obowiązana oddać c. k. Rządowi na jego żądanu do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze wymagano.

§ 11.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 15.

§ 12.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyjowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, oraz koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjuszki, tudzież przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 13.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolei (§ 10.) zatrzymuje koncesyjuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniezione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyjuszkę z tym wyraźnym

dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei żelaznej.

§ 14.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio do celu i sumiennie, tudzież prawo zarządzania, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo oglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego funkeynaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i umową.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Za ustanowiony tutaj nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem płacić ma koncesyjuszka Skarbowi Państwa ze względu na połączony z tem zakres czynności roczne wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolejki lokalnej.

§ 15.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesji za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b), ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

Forster wlr.

210.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 19. września 1913,

którem zmienia się postanowienia obwieszczenia Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 7. września 1909, Dz. u. p. Nr. 139, dotyczącego przeniesienia Najwyższej koncesji na kolej lokalną od stacyi Hustopec do miasta Hustopeca.

Postanowienia obwieszczenia Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 7. września 1909, Dz. u. p. Nr. 139, dotyczącego przeniesienia Najwyższej koncesji na kolej lokalną od stacyi Hustopec do miasta Hustopeca, zmienia się na zasadzie Najwyższego upoważnienia w sposób następujący:

I.

Po ustępie pierwszym § 6. zamieszcza się następujące nowe zarządzenia jako ustęp drugi:

Tekst skryptów dłużnych, wystawianych w celu zaciągnięcia zabezpieczonych w księdze kolejowej pożyczek, nie rozłożonych na częściowe zapisy dłużu, podlega zatwierdzeniu Rządu.

II.

W miejsce postanowień, zawartych w § 12., punkt 5., 6. i 7., których moc obowiązującą się niniejszym uchyla, wstępują następujące zarządzenia:

5. Gdyby jednak średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem Rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta reszty zatwierdzonego ewentualnie przez Rząd kapitału zakładowego oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty roczne w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca

i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyjuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

Państwu zastrzega się prawo objęcia w każdym czasie zamiast koncesyjusza do spłacenia z własnych funduszy pożyczek, zaciągniętych celem uzyskania pieniędzy na koncesjonowaną kolej, w kwocie, wiszącej jeszcze jako nieumorzona w chwili wykupna według zatwierdzonego planu umorzenia; w tym wypadku należy zmniejszyć przypadającą do zapłaty rentę wykupna o zapotrzebowanie na oprocentowanie i umorzenie wspomnianego kapitału pożyczkowego i na należytości uboczne, jakież w danym razie o odpowiadającą zapotrzebowaniu temu kwotę dodatku, który w myśl postanowień punktów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

6. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyjuszowi w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równiącego się zdyskontowanej według stopy po cztery i pół od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień punktów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowanie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego w punktach 1. do 6., bez dalszej odpłaty własność koncesjonowanej kolej, wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającimi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem Rządu, tudzież jej używanie, a to z wszyskimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, zapasy kasowe, kolejy dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjusza, i przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem Rządu.

Forster wkr.

211.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu, rolnictwa, spraw wewnętrznych, handlu i kolej żelaznych z dnia 24. września 1913,

dotyczące upoważnienia c. k. Urzędów celnych głównych w Scharnitz i Ehrwald do ekspedyowania żywych roślin.

Dodatkowo do rozporządzenia Ministerstw rolnictwa, spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 15. lipca 1882, Dz. u. p. Nr. 107, dotyczącego środków ostrożności, które należy zachować w stosunkach z zagranicą dla zapobieżenia zawleczeniu mszyce winnej (*Phylloxera vastatrix*), upoważnia się c. k. Urzędy celne główne w Scharnitz i Ehrwald do ekspedyowania przesyłek, nadchodzących z zagranicy a zawierających przedmioty, wymienione pod Nr. 2. dodatku do powyższego rozporządzenia (załącznik C do § 18. przepisu wykonawczego do ustawy o taryfie celnej, rozdział a, punkt IV.), według przepisów, wydanych co do ekspedyowania takich przesyłek przez upoważnione do tego urzędy.

Zarazem znosi się przysługującą Ekspozylurze w Ehrwald (w Griessen) upoważnienie do ekspedyowania żywych roślin.

Zaleski wlr.
Forster wlr.

Heinold wlr.
Schuster wlr.
Zenker wlr.

212.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu, handlu i rolnictwa z dnia 27. września 1913,

dotyczące zniesienia zakazu wywozu koni.

W porozumieniu z królewsko-węgierskim Rządem znosi się zakaz wywozu koni, ogłoszony rozporządzeniem ministerialnym z dnia 29. listopada 1912, Dz. u. p. Nr. 213.

Zniesienie tego zakazu wchodzi natychmiast w życie.

Zaleski wlr.
Zenker wlr.
Schuster wlr.

